Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3446**

17. Wahlperiode 27. 10. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/3269 –

Sachstand der Bahnprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut einem aktuellen Bericht des Magazins „stern“ (Ausgabe 40/2010) belegen interne Unterlagen des DB-Konzerns, dass es bei den Planungen zum Bau von Stuttgart 21 zu erheblichen Risiken, Planungsfehlern sowie Planungspfusch gekommen sei und dass mit erheblichen Mehrkosten gerechnet werden müsse. Schon jetzt belaufen sich die Gesamtkosten des Projektes auf 7 Mrd. Euro. Ein aktuelles Gutachten der Berater VIEREGG-RÖSSLER GmbH sieht die Untergrenze für beide Projekte bei 10 Mrd. Euro. Ein Gutachten der Beratungsfirma KCW im Auftrag des Umweltbundesamts kommt zu Gesamtkosten von rund 11 Mrd. Euro, was der Summe von zusätzlichen Maßnahmen entspricht, die in diesem Gutachten vorgeschlagen werden, um die Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr bis 2025 zu verdoppeln.

Entgegen der für die Finanzierungsvereinbarung von 2009 zu Grunde gelegten Planungs- und Baukosten für die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm sind diese erheblich angestiegen, so dass derzeit Kosten in Höhe von 865 Mio. Euro bisher nicht durch eine Verpflichtungsermächtigung im Bundeshaushalt gedeckt sind.

Zudem hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, geäußert, der Bund wolle die Kostensteigerungen für die NBS Wendlingen–Ulm entgegen dem Finanzierungsvertrag von 2009 nicht allein tragen, sondern die Deutsche Bahn AG (DB AG) solle sich daran beteiligen (Schwäbisches Tagblatt, 2. September 2010).

Offen ist auch, mit welchen weiteren Kostensteigerungen für die NBS zu rechnen ist und welches aktuelle Nutzen-Kosten-Verhältnis für die NBS bei der Überprüfung der Bedarfsplanprojekte Schiene des Bundesverkehrswegeplans ermittelt wurde.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen betreffen überwiegend Sachverhalte, die ausschließlich in den Bereich der unternehmerischen Verantwortung der Deutsche Bahn AG (DB AG) fallen. So ist Stuttgart 21 kein Projekt des Bedarfsplanes für die Bundesschie-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Oktober 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nenwege, sondern ein unternehmerisch eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind sowohl für Stuttgart 21 als auch für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm Vorhabensträger und Bauherr. Deshalb und unter Bezug auf den Beschluss des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996 (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149) basieren die Antworten der Bundesregierung weitgehend auf Beiträgen der DB AG.

1. Welche Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm sind noch nicht rechtskräftig abgeschlossen, und welche wurden noch nicht eröffnet?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass bei Stuttgart 21 noch keine rechtskräftigen Beschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1.3 und 1.6b vorliegen. Bei der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm liegen noch keine Beschlüsse für die PFA 2.1a/b, 2.2, 2,4 und 2.5a1 vor. Die Verfahren sind sämtlich beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingeleitet.

Stuttgart 21

2. Liegen die Bauarbeiten zum Projekt Stuttgart 21 im Plan, oder ist auf Grund von Planungsunstimmigkeiten mit zeitlichem Verzug und Mehrkosten zu rechnen?

   Wenn ja, welcher zeitliche Verzug und welche Mehrkosten sind bisher angefallen?

Stuttgart 21 mit der Umgestaltung des Knotens Stuttgart und der Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof ist kein Projekt des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, sondern ein unternehmerisch eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabensträger und Bauherr. Nach Auskunft der DB AG ist aufgrund von Planungsunstimmigkeiten bislang kein Zeitverzug eingetreten und auch nicht zu erwarten.

3. Warum wurde bereits am 1. Oktober 2010 mit dem Fällen der Parkbäume im Stuttgarter Schlossgarten begonnen, obwohl die DB AG laut Bericht der Sonderbeilage der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 25. September 2010 erst im Sommer 2012 mit dem Aushub der 800 Meter langen Baugrube beginnen kann?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass die Bäume für die Baustelleneinrichtung des Grundwassermanagements gefällt wurden. Diese Arbeiten laufen den Hauptbaumaßnahmen voraus. Es wurden angabegemäß nur die Bäume gefällt, die für die Baustelleneinrichtung weichen mussten.

4. Ist dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine um die Bestimmungen der Behörde ergänztes und mit dem Regierungspräsidium und Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart abgestimmte Fassung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung noch vor den Baumfällarbeiten vorgelegt worden, wie es die Behörde in ihrem Schreiben vom 30. September 2010 an die DB Projektbau GmbH erneut forderte?

   Sind diese Unterlagen nach Eingang des Schreibens beim Regierungspräsidium um 18 Uhr abends vorgelegt, durch das EBA geprüft und genehmigt worden, so dass um 1 Uhr nachts am 1. Oktober 2010 der Beginn der Baumfällarbeiten ohne Rechtsverstoß stattfinden konnte?

Die vom EBA vorab geforderte fachliche Bewertung der zuständigen Behörde des Landes Baden-Württemberg sowie andere geforderte Unterlagen wurden dem EBA von der DB AG vorab nicht vorgelegt. Am 1. Oktober 2010 hat die DB AG gutachterliche Unterlagen über die in der Nacht gefällten Bäume vorgelegt. In diesen Unterlagen stellt sie dar, dass Beeinträchtigungen aus landschaftspflegerischer Sicht nicht zu erwarten gewesen seien bzw. durch geeignete Sicherungsmaßnahmen hätten ausgeschlossen werden können.

5. Wie hoch sind die bisher ausgegebenen Planungskosten für das Projekt Stuttgart 21, bzw. wie hoch ist der Planungskostenanteil beim Projekt Stuttgart 21?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird Bezug genommen. Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre. Planungs- und Baukosten werden dabei nicht unterschieden.

6. Welche genauen Klauseln – bitte vollständig und wörtlich zitieren – sind für die Rückabwicklung des Grundstückgeschäfts im Zusammenhang mit Stuttgart 21 in den Verträgen zwischen der Stadt Stuttgart und der DB AG festgelegt?

7. Welche genauen Klauseln – bitte vollständig und wörtlich zitieren – zur Kostenübernahme im Falle eines Projektabbruchs sind in den Verträgen zu Stuttgart 21 festgehalten?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilte mit, dass der Vertrag zwischen der DB und den Projektpartnern nach dem 31. Dezember 2009 keinen Abbruch des Projekts mehr vorsieht.

8. Welche konkreten Leistungen wurden für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 Talquerung: Fernbahnhof und Bahnhofshalle, großer Dücker in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

9. Welche konkreten Leistungen wurden für die PFA 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a: Baulogistik in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

10. Welche konkreten Leistungen wurden für die PFA 1.2 und 1.6a: Fildertunnel und Tunnel Ober-Untertürkheim in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

11. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 1.4: EÜ Sulzbachtal und EÜ Denkendorfertal in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

12. Welche weiteren vier Ausschreibungen des Projektes Stuttgart 21 wurden für welche Abschnitte an den Markt gebracht?

Die Fragen 8 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG wurden für das Projekt Stuttgart 21 bisher 14 Vergabepakete mit Bauleistungen ausgeschrieben und vergeben.

Weitere vier Ausschreibungen wurden an den Markt gebracht und werden derzeit von den Anbietern bearbeitet. Die o. g. Vergabepakete betreffen nachfolgend genannte Leistungsinhalte:

PFA 1.1 Talquerung: Fernbahntunnel und Bahnhofshalle + Düker;

PFA 1.1/1.2/1.5/1.6a: Baulogistik;

PFA 1.2/1.6a: Fildertunnel + Tunnel Ober-Untertürkheim;

PFA 1.4: EÜ Sulzbachtal und EÜ Denkendorfertal.

13. Welche Auflagen aus den fachtechnischen Untersuchungen für den PFA 1.1, also die Talquerung mit Hauptbahnhof, müssen in der Planung noch berücksichtigt werden?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass die im Rahmen der fachtechnischen Prüfung angeführten Sachverhalte bereits nachgearbeitet worden sind bzw. im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

14. Welche der im Bericht der DB AG an den Bundestag dargestellten Einsparmaßnahmen für Stuttgart 21 wurden bisher in welchem Umfang umgesetzt, und für welche der Vorschläge fehlen noch die Voraussetzungen (bitte nach Einzelmaßnahme auflisten)?

Die DB AG teilte mit, dass die Sachverhalte mit der Folge von planerischem Anpassungsbedarf in der planerischen Umsetzung sind und, soweit für die Ausschreibung notwendig, in dieser berücksichtigt werden. Im Rahmen der Ausschreibung wird dann die Realisierung der auf Basis der durchgeführten Markt- und Vergabeanalyse eingeschätzten Einsparpotenziale validiert werden können. Dies bezieht sich auf alle Einzelmaßnahmen.

15. Welche der im Bericht der DB AG an den Bundestag dargestellten Einsparmaßnahmen für Stuttgart 21 wurden bisher vom EBA geprüft, und wie fiel das Ergebnis der Prüfung – auch Zwischenstände – bisher aus (bitte nach Einzelmaßnahme auflisten)?

Die Einbindung des EBA erfolgt im Zusammenhang mit der Genehmigung der Ausführungsplanungen. Diese werden in der Regel von den Baufirmen erstellt und über die DB AG einem externen Prüfingenieur zur Prüfung vorgelegt. Das EBA oder ein dazu legitimierter Bauvorlageberechtigter erteilt nach Abschluss der Prüfung eine Baufreigabe. Es gelten die Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV Bau). Insoweit konnte und musste bisher keine Genehmigung des EBA zu den im Bericht genannten Einsparmöglichkeiten vorliegen.

16. Welche Einzelaufträge für die Tunnelarbeiten des Projektes Stuttgart 21 wurden bisher vergeben, und sind diese ohne eisenbahntechnische Ausrüstung erfolgt?

    Falls ja, warum wurde auf die eisenbahntechnische Ausrüstung verzichtet, und wie teuer sind die gegebenenfalls notwendigen Nachrüstungen?

Die DB AG teilte hierzu mit, dass bisher keine Tunnelarbeiten vergeben wurden. Die getrennte Ausschreibung und Vergabe von Rohbau und eisenbahntechnischer Ausrüstung ist ein gängiges Verfahren bei großen Infrastrukturprojekten. Der Grund liegt u. a. darin, dass der eisenbahntechnische Ausbau in einer we-

sentlich späteren Projektphase erfolgt. Grundsätzliche Auswirkungen (wie z. B. Abspannnischen für die Oberleitung) sind in der Ausschreibung berücksichtigt.

17. Stimmt es, dass die bis 160 km/h vorgesehenen Tunnel mit Kreisprofil bei Stuttgart 21 mit einem Innenradius von 4,05 m vom Regelwerk der DB AG abweichen und damit eine Sonderkonstruktion darstellen?

    Wenn ja, ist in einem solchen Falle die eisenbahntechnische Ausrüstung nicht bereits für die Ausführungsplanung des Tunnelbauwerks zu berücksichtigen?

    Gibt es demnach überhaupt eine Ausführungsplanung für die eisenbahntechnische Ausrüstung mit jetzt schon zugelassener Technik?

    Wenn nein, warum nicht?

18. Stimmen die Aussagen des „stern“, wonach für die eisenbahntechnische Ausrüstung bezüglich Oberleitung und Leit- und Sicherungstechnik keine Systementscheidung gefällt wurde und damit auch keine Ausführungsplanung für die eisenbahntechnische Ausrüstung vorliegen kann?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es trifft zu, dass für das Projekt Stuttgart 21 für die Tunnel ein Sonderquerschnitt entwickelt wurde. Dieser wurde in sämtlichen Planfeststellungsabschnitten als Abweichung von den Regeln der Technik behandelt und durch das EBA zugelassen. Vergleiche hierzu beispielsweise auch den Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.2 „Fildertunnel“ Abschnitt 4.9.2.1. (2). Die eisenbahntechnische Ausrüstung war, soweit erforderlich, in dem Entwurfsplan für die Planfeststellung enthalten. Konkrete ausführungstechnische Details der eisenbahntechnischen Ausrüstung werden im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.

19. Welche systemrelevanten Entscheidungen hinsichtlich der Ausrüstung mit Oberleitungsanlagen und Signaltechnik sind noch offen?

Die DB AG teilte dazu mit, dass im Zusammenhang mit der Reduzierung des Tunnelradius als Oberleitungsbauform die Re 100 S mit Doppelfahrdraht gewählt wurde. Für das EBA handelt es sich hierbei um eine Regelbauform, gegen die keine Einwände bestehen. Teilaspekte, wie z. B. die Einhaltung der EU-Vorgaben (TSI) sowie der Nachweis der Oberstromfestigkeit, werden im Rahmen des normalen weiteren Planungsprozesses, auch unter Nutzung des technischen Innovationspotenzials der ausführenden Firmen, geklärt. Hiermit wird das volle Marktpotenzial abgeschöpft.

20. Welche Leit- und Sicherungstechnik soll bei den Tunnelbauten des Projektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zum Einsatz kommen, und geht die Bundesregierung davon aus, dass diese in allen Fahrzeugen bei Inbetriebnahme der Projekte zu Verfügung stehen wird?

    Falls nein, sieht die Bundesregierung hierin ein Diskriminierungspotential für diese Infrastruktur?

21. Ist der Einsatz von punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) als Rückfallebene für das europäische Signalsystem „European Train Control System“ (ETCS) in allen Tunneln von Stuttgart 21 vorgesehen?

    Wenn nein, auf welchen Streckenabschnitten nicht, und ist die Nachrüstung der Signaltechnik auf PZB in allen Tunnelbauten von Stuttgart 21 möglich?

Falls ja, ist dies vorgesehen, mit welchen zusätzlichen Kosten ist dies verbunden, und in welchem Zeitrahmen soll dies erfolgen?

Ist dies auch bei den teilweise bei Stuttgart beengten Tunnelverhältnissen möglich?

22. Wie viele Nahverkehrszüge in der Region Stuttgart können nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung bis zur geplanten Fertigstellung von Stuttgart 21 in den Jahren 2019/2020 mit ETCS ausgerüstet werden, und wie hoch werden die damit verbundenen Kosten sein?

Die Fragen 20, 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist nach Aussage der DB AG für das Projekt Stuttgart 21 als Hauptsystem eine Signalisierung mit ETCS Level 2 (European Train Control System) vorgesehen. Teilabschnitte werden zusätzlich auch mit einer sogenannten Kombinationssignalisierung mit ortsfesten Signalen sowie einem entsprechenden Zugsicherungssystem ausgestattet. Damit ist laut DB AG sichergestellt, dass diese Abschnitte auch mit Fahrzeugen ohne ETCS-Ausstattung befahren werden können. Die Investitionen für die Streckenausrüstung sind nach Aussage der DB AG im vereinbarten Kostenrahmen enthalten.

23. Werden Vergaben von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Stuttgart zukünftig an das Kriterium gebunden, ETCS-fähiges Zugmaterial einzusetzen, und wenn ja, welche Umrüstungskosten für die in der Region Stuttgart verkehrenden Nahverkehrszüge bzw. Mehrkosten bei der Neubeschaffung von Nahverkehrszügen sind damit verbunden?

24. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Beschlüssen, die den Aufgabenträger für den SPNV in der Region Stuttgart verpflichten, zukünftig nur noch ETCS-fähiges Zugmaterial zu bestellen?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 20 bis 22 wird Bezug genommen.

Für die Ausschreibungen ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zuständig.

Über die Zuweisung von Zugtrassen entscheidet die DB Netz AG als Betreiberin des Schienennetzes auf der Grundlage der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird im Einzelfall von der Bundesnetzagentur überwacht.

25. Welche Auswirkungen haben die aktuellen Haushaltskürzungen bei den ETCS-Mitteln für die Planung und den Bau von Stuttgart 21?

Keine.

26. Welche wettbewerbsrechtlichen Konsequenzen hat die Planung von Stuttgart 21 auf der Basis von ETCS?

Auf die Antworten zu den Fragen 20 bis 24 wird verwiesen.

27. Welche Brandschutzmaßnahmen sind laut Entwurfsplanung für Stuttgart 21 geplant?

28. Werden in der bisherigen Entwurfsplanung für Stuttgart 21 die Auflagen für Brandschutztore umgesetzt?

    Falls nicht, wann wird dies geschehen, und mit welchen Kosten ist dies verbunden?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Planung für das Projekt Stuttgart 21 sind unterschiedliche Konzepte, die Brandschutz- und Rettungsmaßnahmen betreffen, festgesetzt worden. Sie entsprechen den aktuell gültigen Richtlinien des Brand- und Katastrophenschutzes und berücksichtigen die Festlegungen in den Planfeststellungsbeschlüssen.

29. Wie viele Privatgrundstücke müssen für den Bau von Stuttgart 21 noch erworben werden, und welche finanziellen Mittel sind dafür erforderlich?

    Wurden die Grundstückseigentümer über den Kaufwunsch der DB AG informiert, und wenn ja, wann?

Die DB AG teilt mit, dass sich der Bedarf an privaten Grundstücken aus den öffentlich ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ergibt. Die betroffenen Grundstückseigentümer seien im Zuge des Planfeststellungsverfahrens schriftlich benachrichtigt worden. Die weitere Kontaktaufnahme mit den Eigentümern erfolge sukzessive.

30. Welche Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm werden für die Anwohner des Neckartals ergriffen, deren Wohnungen durch den Bau von Stuttgart 21 näher an die Gleisanlagen rücken als bei der bisherigen Streckenführung?

Bei der wesentlichen Änderung einer Schienenstrecke sind für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen (aktiv/passiv) die Regelungen der 16. und der 24. BImSchV maßgeblich. Gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände etc. sind in den Planfeststellungsbeschlüssen festgeschrieben. Im Neckartal sind mit den Planungen von Stuttgart 21 kaum zusätzliche Betroffenheiten von Dritten vorhanden.

31. In welchem Maße haben sich die Kosten, der Umfang und der Zeitraum für den Umbau des Gleisvorfeldes des Stuttgarter Hauptbahnhofs seit dem Erörterungstermin vor dem Verwaltungsgericht im Jahr 2003 verändert?

Die DB AG teilte hierzu mit, dass Umfang und Zeitbedarf für den Umbau des Gleisvorfeldes des Stuttgarter Hauptbahnhofes sich nicht verändert haben. Kostenveränderungen haben sich seit 2003 im Wesentlichen unter Berücksichtigung der fortgeschriebenen Planungsgrundlage und der damit zusammenhängenden genaueren Massenermittlung sowie aktueller Marktpreise ergeben.

32. Welche weiteren Eingriffe bzw. Abbrucharbeiten an denkmalgeschützten Gebäuden sind im Rahmen von Stuttgart 21 geplant (außer Abriss Nord- u. Südflügel des Hauptbahnhofs)?

Neben dem Rückbau des Nord- und Südflügels des Bonatzbaus (Bahnhofshalle) sind folgende Maßnahmen angestrebt und gemäß Denkmalschutzgesetz zugelassen worden:

1. Veränderungen im Inneren und der Fassade des Bonatzgebäudes;
   - Abbruch Bahnsteigdächer;
   - Abbruch Treppe im Übergangsbereich Große Schalterhalle zur Kopfbahnsteighalle;
   - Anpassen Rundbogenfenster;
   - Bodenöffnungen in der Kopfbahnsteighalle (Bahnhofshalle);
   - Anpassen Bogenöffnungen und Türöffnungen in der Westfassade;
   - Rückbau von anderen Anbauten des Bonatzgebäudes.
2. Rückbau und Änderung von Anbauten an das Bonatzgebäude;
3. Änderung durch Neubauten (Glasschalen) am Bonatzbau;
4. Vorübergehende Veränderung der Umgebung des Bonatzbaus;
5. Anpassung des denkmalgeschützten Mittleren Schloßgartens;
6. Rückbau des als Sachgesamtheit denkmalgeschützten Gleisvorfeldes;
7. Rückbau denkmalgeschütztes Wohnhaus Willy-Brandt-Straße 47;
8. Umgebungsveränderungen der denkmalgeschützten Alten Staatsgalerie;
9. Teilweiser Abbruch der ehemaligen Bundesbahndirektion in der Heilbronner Straße 7.

33. Wie begründet die Bundesregierung die Aussage von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dass die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs von zentraler Bedeutung für den europäischen Bahnverkehr sei, obwohl der EU-Koordinator Péter Baláz für das TEN-Projekt Paris–Bratislava mehrfach darauf hingewiesen hat, dass Bahnhöfe eine rein nationale Angelegenheit sind?

Nach Aussage des Vizepräsidenten der Europäischen Kommission, Verkehrskommissar Siim Kallas, ist die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Bratislava eine extrem wichtige transeuropäische West-Ost-Achse. Die EU-Kommission legt danach allergrößten Wert darauf, dass sie ausgebaut wird. Stuttgart 21 ist ein wichtiger Knoten und Bestandteil dieser Magistrale.

34. Auf welcher Basis berechnete die DB AG die zusätzlichen Kosten für das Alternativkonzept K21, das laut der dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags im Jahr 2008 übermittelten Präsentation der Wirtschaftsprüfer Susat & Partner in der Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht berücksichtigt wurde?

Die DB AG teilte auf Anfrage mit, dass die Kosten für das Alternativkonzept der Projektgegner mit einer Grobkostenschätzung für das Verwaltungsgerichtsverfahren ermittelt worden sind.

35. Warum unterblieb die Untersuchung von Alternativkonzepten zum Tiefbahnhof Stuttgart 21 in der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG, und warum wurden lediglich Varianten des Tiefbahnhofs untersucht?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass in der Wirtschaftlichkeitsrechnung immer zwei Varianten gegenüber gestellt werden: Der Planfall (Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm) und die Weiterführungsvariante (keine Ausbaumaßnahmen).

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

36. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) hat die Bundesregierung für die NBS Wendlingen–Ulm ermittelt, bzw. wann werden diese, wie seit Monaten zugesichert, dem Bundestag vorgelegt?

Der Bundesregierung liegen keine Anhaltspunkte für eine Unwirtschaftlichkeit der NBS Wendlingen–Ulm vor. Die Arbeiten zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes werden noch in diesem Jahr abgeschlossen werden; die Ergebnisse werden dann unverzüglich dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Bericht vorgelegt.

37. Von welcher durchschnittlichen Lebensdauer bis zu einer Vollsanierung der Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geht die DB Netz AG aus, und wie gehen diese Sanierungskosten in die langfristige Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein?

Die DB AG bemisst die Abschreibungsdauer bei Tunneln auf 75 Jahre.

38. Welches NKV hat der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel, und welche Gesamtinvestitionen sind, Stand: Oktober 2010, noch zu tätigen, um den Ausbau abzuschließen?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für das Vorhaben Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel lag bei der Bewertung für den BVWP 2003 bei 1,8.

Die Gesamtinvestitionskosten des Vorhabens Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel werden im Verkehrsinvestitionsbericht 2009 mit 5 734 Mio. Euro angegeben. Nach vorläufigen Zahlen für den Verkehrsinvestitionsbericht 2010 wurden bis zum 31. Dezember 2009 rund 1 888 Mio. Euro investiert. Daraus errechnen sich noch zu tätigende Investitionen in Höhe von rund 3 846 Mio. Euro.

39. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau des neuen Berliner Hauptbahnhofs prognostiziert, und wie viel hat das Projekt tatsächlich gekostet?

Für den damaligen Lehrter Bahnhof (heute Hauptbahnhof) wurden gemäß abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung zur Nord-Süd-Verbindung 1,568 Mrd. DM veranschlagt. Der Ausbau des Eisenbahnknotens Berlin ist noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der nicht vorhandenen Planungstiefe der offenen Teilprojekte kann derzeit zum Gesamtinvestitionsvolumen des Knotens Berlin keine Aussage getroffen werden. Zudem verfügt der Bund nicht über Angaben zu den tatsächlichen Gesamtkosten für den Hauptbahnhof (einschließlich kommerzieller Anlagen), da für ihn nur die zuwendungsfähigen Kosten relevant sind.

40. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau der Neubaustrecke Frankfurt–Köln prognostiziert, und wie viel hat das Projekt tatsächlich gekostet?

Die Gesamtkosten des Projektes beliefen sich auf 11 763 Mio. DM (rund 6 000 Mio. Euro). Der mit Bundesmitteln zu finanzierende Anteil der Gesamtkosten war nach Finanzierungsvereinbarung auf einen Höchstbetrag von 7 750 Mio. DM (rund 3 963 Mio. Euro) begrenzt.

41. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München prognostiziert, und wie viel hat das Projekt tatsächlich gekostet?

Im BVWP 1992 waren Gesamtinvestitionen von 3 000 Mio. DM (rund 1 534 Mio. Euro) für das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München angesetzt worden. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung am 19. Dezember 1996 ging man von Gesamtinvestitionen von 3 870 Mio. DM (rund 1 979 Mio. Euro) aus (siehe Bericht zum Ausbau der Schienenwege 1997 Bundestagsdrucksache 13/8889, S. 8). Auf dieser Basis wurde die Finanzierungsvereinbarung als Höchstpreisvereinbarung abgeschlossen. Das bedeutet, dass die über den Betrag von 3 870 Mio. DM hinausgehenden Kosten von der DB AG zu tragen sind. Bis zum 31. Dezember 2009 wurden rund 3 329 Mio. Euro in das Vorhaben investiert (vorläufige Zahlen für den Verkehrsinvestitionsbericht 2010). Die Bauarbeiten sind noch nicht abgeschlossen.

42. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 8.1 und 8.2. prognostiziert, und wie viel wird das Gesamtprojekt nach heutigem Stand insgesamt kosten?

Zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung (Abschluss Finanzierungsvereinbarung) wurden für den Bau der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 und Nr. 8.2 Investitionen in Höhe von insgesamt 6,8 Mrd. Euro veranschlagt. Beim VDE Nr. 8.1 wurde eine „schlanke Neubaustrecke“ ohne Überleitverbindungen und Überholbahnhöfe unterstellt und bei der Ausbaustrecke wurde die 14 km lange Güterzugstrecke Eltersdorf–Nürnberg Rbf – einschließlich Tunnel – nicht berücksichtigt.

Nach heutigem Stand der Planung betragen die Investitionen für das VDE Nr. 8.1 und Nr. 8.2 insgesamt rund 8 Mrd. Euro.

43. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.1 a/b in welcher Höhe vergeben?

44. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.1 c (Albvorland) in welcher Höhe vergeben?

45. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.2 (Albaufstieg) in welcher Höhe vergeben?

46. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.3 (Albhochfläche) in welcher Höhe vergeben?

47. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.4. (Albabstieg) in welcher Höhe vergeben?

Die Fragen 43 bis 47 werden wegen ihres Sachzusammenhangs von der DB AG gemeinsam wie folgt beantwortet.

In den PFA 2.1 a/b, 2.1c, 2.2 bis 2.4 wurden bisher ausschließlich Planungsleistungen im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Genehmigungs- und Entwurfsplanung sowie Maßnahmen zur Baugrunderkundung vergeben.

48. Welche Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt in den Jahren 2011 bis 2020 wären notwendig, um eine Fertigstellung des Ausbaus der Rheintalbahn, wie derzeit geplant, zum Fahrplanwechsel 2020 zu realisieren?

Die belastbare Ermittlung und Ausbringung zusätzlicher Verpflichtungsermächtigungen für die vollständige Realisierung des Ausbaues der Aus-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel bis 2020 setzt die Haushaltsreife der ausstehenden Abschnitte voraus. Darüber hinaus sind gegebenenfalls die nach Berücksichtigung der bereits im Bau befindlichen sowie aufgrund von bestehenden Rechtsverpflichtungen in den nächsten Jahren zu beginnenden Bedarfsplanvorhaben noch vorhandenen Finanzierungsspielräume zu beachten.

49. Mit welcher durchschnittlichen täglichen Netzbelastung pro Schienenkilometer, aufgeteilt nach Zugarten, rechnet die Bundesregierung im Jahr 2020 bei der Rheintalbahn im Abschnitt Karlsruhe–Basel und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Vergleich?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verfolgt mit der Bundesverkehrswegeplanung eine langfristig ausgerichtete Netzstrategie. Die Ausbaunotwendigkeiten im Schienennetz werden auf der Grundlage bewährter Prognose- und Bewertungsmodelle ermittelt, wobei der Zeithorizont der Projektbewertungen langfristig ausgerichtet ist. So gilt für die laufende Bedarfsplanüberprüfung der Prognosehorizont 2025.

50. Bis wann sollen die Finanzierungsvereinbarungen für sämtliche Abschnitte des Ausbaus der Rheintalbahn zwischen dem Bund und der DB Netz AG geschlossen werden, und warum liegen diese noch nicht vor, obwohl es einen Staatsvertrag mit der Schweiz gibt, der eine Inbetriebnahme der Strecke im Jahr 2017 vorsieht?

Finanzierungsvereinbarungen für das Vorhaben Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel wurden bisher für den Streckenabschnitt Rastatt Süd–Offenburg und die Planfeststellungsabschnitte 9.1, 9.2 und 9.3 abgeschlossen. Weitere Teil-Finanzierungsvereinbarungen können in Abhängigkeit von den vom Deutschen Bundestag für Investitionen in die Bundesschienenwege zur Verfügung gestellten Mitteln sowie unter Beachtung des Fortschritts der Diskussion im eingerichteten Projektbeirat Rheintalbahn und in Abhängigkeit von der weiteren Erlangung des Baurechts abgeschlossen werden.

Die „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz“ vom 6. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2939) sieht in ihrem Artikel 2 vor, dass die Kapazitäten im nördlichen Zulauf zur NEAT auf deutschem und schweizerischem Gebiet schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht werden. Im Hinblick auf die Vollauslastung der NEAT ist auf deutscher Seite u. a. ein viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel vorgesehen. Konkrete Zeitvorgaben sind in dem Abkommen nicht enthalten.

51. Inwieweit plant die Bundesregierung als Eigentümer der DB AG über den Aufsichtsrat einen Beschluss herbeizuführen, der eine Beteiligung der DB AG an der Kostensteigerung der NBS Wendlingen–Ulm von 865 Mio. Euro beinhaltet, und falls ja, wann, und in welcher Höhe?

Die Beratungen des Aufsichtsrates der DB AG unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach §§ 116, 395 Aktiengesetz.

52. Plant die DB AG beim Tunnelvortrieb, wie in den noch nicht rechtskräftigen Planfeststellungsunterlagen vorgesehen, die Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT) einzusetzen, oder sollen auch Tunnelbohrmaschinen (TBM) eingesetzt werden?

    Wenn ja, auf welchen Abschnitten, und mit welchen Auswirkungen auf die Kosten des Projektes.

    Wenn nein, warum nicht?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass im Albvorland und Albabstiegstunnel der Einsatz von Tunnelvortriebsmaschinen als wirtschaftlich sinnvoll eingeschätzt wird und deshalb zusätzlich zur Spritzbetonbauweise für Angebote freigegeben wurde. Mögliche Einsparpotenziale werden sich im Rahmen des Vergabeverfahrens zeigen.

53. Wann hat die DB AG eine vergleichende Untersuchung der Baumethode des Tunnelvortriebs nach NÖT und nach TBM vorgenommen, und welches Ergebnis hat diese Prüfung ergeben?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass vergleichende Untersuchungen möglicher Bauverfahren bei der Herstellung der verschiedenen Tunnel unter Beachtung der erkundeten Geologie bereits in einer frühen Projektphase untersucht wurden. Da in den Planfeststellungsverfahren ein konkretes Bauverfahren mit Darstellung der zugehörenden Außenwirkungen eingebracht werden muss, wurde das Bauverfahren neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT) vor dem Hintergrund der größeren Betroffenheiten aufgenommen.

54. Von welchen durchschnittlichen Mehrkosten pro Tunnelkilometer bei Tunneln mit mehr als 1 000 Meter Länge bei zwei eingleisigen Tunneln mit Querstollen im Vergleich zu einem zweigleisigen Tunnel geht die Bundesregierung aus?

Die Baukosten für einen Tunnel sind u. a. abhängig vom anstehenden Gebirge/Baugrund, von der Länge, der Anzahl und dem Querschnitt der Tunnelröhren, der Bauweise (offen oder bergmännisch) sowie dem umzusetzenden Rettungskonzept.

Zweigleisige Tunnel haben gegenüber eingleisigen Tunneln den Nachteil, dass der Betrieb auf Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Personen- und Güterverkehr zu Einschränkungen im Betriebsprogramm (z. B. Begegnungsverbot von Personen- und Güterverkehr) und damit auch zur Reduzierung der Kapazität führt.

Im Brand- und Katastrophenfall verfügen Tunnel mit zwei eingleisigen Röhren, die alle 500 m über Querschläge miteinander verbunden sind, über einen Zugang zu einem sicheren Bereich in maximaler Entfernung von 250 m. Um eine äquivalente Lösung auch bei zweigleisigen Tunneln herzustellen, wären z. B. Rettungsstollen vorzusehen. Insbesondere unter den örtlichen Gegebenheiten wären hier ebenfalls signifikante Kosten zu erwarten. Diese sind in den nachfolgend genannten Kostenrichtwerten jedoch nicht berücksichtigt.

Unter Zugrundelegung aktuell gültiger Kostenrichtwerte ist von einem Faktor zwischen 1,5 und 1,75 auszugehen. Das bedeutet, dass die Baukosten für die Herstellung eines Tunnels mit zwei eingleisigen Röhren zwischen 50 Prozent und 75 Prozent höher sein können als für einen zweigleisigen Tunnel. Diese Mehrkosten sind aber im Hinblick auf die kapazitiven Möglichkeiten sowie die höhere Sicherheit zu relativieren.

55. Welche Verkehrszuwächse prognostiziert die DB AG für die Strecke Frankfurt–Karlsruhe–Basel–Zürich, für die Strecke Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–München sowie für die NBS Stuttgart–Ulm–München im Jahr 2020 unter der Annahme eines umgesetzten Bedarfsplans?

Für das Jahr 2020 liegen keine Prognosewerte vor. Es gibt Prognosewerte aus dem BVWP 2003 für den Zeithorizont 2015. Prognosewerte für den Zeithorizont 2025 werden im Auftrag des BMVBS derzeit erarbeitet.

56. Welche Fahrzeitreduktionen wären auf der heutigen Bahnlinie Stuttgart–Göppingen–Ulm sowie auf der kurvenreichen Strecke Ulm–Augsburg durch den Einsatz von ICE- und Regionalzügen mit Neigezugtechnik möglich?

Die DB AG teilte mit, dass hierzu keine konkrete Untersuchung vorliegt. Eine grobe Einschätzung zeigt aber, dass sich zwischen Stuttgart und Ulm bei weitem nicht die Fahrzeiteinsparungen erzielen lassen, wie bei Realisierung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm.

57. Hat die DB AG bei der Planung der NBS Wendlingen–Ulm alternative Streckenführungen geprüft mit dem Ziel, dass die geologisch und hydrologisch sensiblen Formationen beim Tunnelbau am nördlichen Albaufstieg nicht mehr durchfahren werden müssen.

    Falls ja, welche, und mit welchem Ergebnis?

Die DB AG teilt hierzu mit, dass im Rahmen der Vorplanung und Raumordnung diverse Streckenalternativen untersucht wurden. Im Ergebnis stellte die derzeitige Trassenführung der NBS Wendlingen–Ulm die raumverträglichste und unter Betrachtung aller Teilaspekte in Summe günstigste Variante dar.

58. Welches Betriebsszenario wird in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen dem Korridor zwischen Wendlingen und Ulm zu Grunde gelegt?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 36 und 49 verwiesen.

59. Welche Triebwagen und Triebzüge sind mit welchen Höchstgeschwindigkeiten für die NBS Wendlingen–Ulm ausgelegt?

Die DB AG teilte auf Nachfrage mit, dass alle Fahrzeuge mit einer entsprechenden Zulassung, die den Schienennutzungsbedingungen entsprechen, prinzipiell auch auf der NBS verkehren dürfen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333